



सत्यमेव जयते

# भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण  
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4  
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित  
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 150 ]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 8, 2001/ज्येष्ठ 18, 1923

No. 150 ]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 8, 2001/JYAISTHA 18, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 जून, 2001

सं. टीएमपी/2/97-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धाराओं 48, 49 और 50 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा संलग्न आदेशानुसार ईटीए (दुबई) द्वारा प्रचालित फ्लोटिंग क्रेन द्वारा विशाखापट्टणम पत्तन न्यास में माल उतराई का कार्य करने के लिए निर्धारित शुल्क बल्क कार्गो के यानान्तरण के समेकित प्रभारों और शर्तों को संशोधित करता है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं टीएमपी/2/97-वीपीटी

आदेश

(मई, 2001 के 16वें दिन पारित किया गया)

इस प्राधिकरण ने दुबई की अमीरात ट्रेडिंग एजेंसी (ईटीए (दुबई)) द्वारा प्रचालित फ्लोटिंग क्रेन द्वारा विशाखापट्टणम पत्तन न्यास में माल उतराई के कार्यों के लिए समेकित प्रशुल्क निर्धारित करते हुए 22 अगस्त 1997 को एक आदेश पारित किया था।

2 अगस्त, 1997 में वीपीटी पर शुल्क बल्क कार्गो सहित यानान्तरण प्रचालन के लिए कोई समेकित प्रभार नहीं था। ऐसी स्थिति में, ईटीए (दुबई) को विनिर्दिष्ट प्रशुल्क के निर्धारण के लिए विशेष आवेदन करना पड़ा। दुर्भाग्यवश, वीपीटी ने ईटीए मामले से उत्पन्न कार्यवाहियों पर कोई कार्रवाई नहीं की और इस मामले पर निर्णय करने में इस प्राधिकरण को कोई सहायता करने के लिए कोई जानकारी नहीं दी। परंतु, चूंकि यह मामला कार्गो के प्रहस्तन के लिए नवीन दृष्टिकोण सहित नई सुविधा के समावेशन का था, इसलिए हम ईटीए के आवेदन को ग्रहण करने के लिए बाधित थे और इसका निपटारा स्वयं हमने करना था।

3. वीपीटी से किसी जवाब के अभाव में, हमने ईटीए के सुझाव को स्वीकार किया कि द्रव बल्क कार्गो के यानान्तरण के लिए निर्धारित प्रतिमान शुष्क बल्क कार्गो के यानान्तरण के लिए भी स्वकार्य होगा। चूंकि, उस स्थिति में इस नई व्यवस्था की अनुवर्ती उलझनों पर ध्यान देना संभव नहीं था, परंतु, हमने अर्जित अनुभव के आलोक में आवश्यक उचित परिवर्तनों के लिए छह माह के पश्चात स्थिति की समीक्षा करने का निर्णय लिया था।

4. परिवर्तित स्थिति में, फ्लोटिंग क्रेन के पूर्ण उपयोग में कठिनाइयां थीं। क्योंकि समीक्षा के आधार पर प्रदान की गई नई व्यवस्था, जिसे वास्तव में लागू नहीं किया गया, समीक्षा के लिए आधार प्रदान करने के वास्ते अधिक अनुभव प्रदान नहीं कर सकी। ऐसी स्थिति में, 22 अगस्त, 1997 के मूल आदेश की वैधता को समीक्षा के लिए लंबित रखा गया था।

5. स्थिति अब पूरी तरह से बदल चुकी है। वीपीटी ने फ्लोटिंग क्रेनों सहित शुष्क बल्क कार्गो के प्रहस्तन के नवीन दृष्टिकोण में रुचि लेना शुरू कर दिया है। वे 'यानान्तरण प्रचालनों के लिए समेकित प्रभार और शर्तों के निर्धारण की संकल्पना' को द्रव बल्क कार्गो से शुष्क बल्क कार्गो पर भी लागू करने के इच्छुक हैं। वास्तव में, उन्होंने इस संबंध में विशिष्ट प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत किया है, जिस पर अलग से विचार किया गया और इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित किया गया है। इस परिप्रेक्ष्य में, ईटीए (दुबई) की फ्लोटिंग क्रेन के लिए कोई और पृथक विनिर्दिष्ट दर रखने का औचित्य नहीं होगा।

6.1. उल्लेखनीय है कि वीपीटी ने यह निर्णय संबंधित पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ विचार-विमर्श और ईटीए की प्लवमान क्रेन की तीन अथवा चार परीक्षण चालूकरण के परिणामों के विशेष संदर्भ में लिया है। हम वीपीटी से सहमत हैं कि स्वयं अपना प्रस्ताव तैयार करते समय इस प्राधिकरण द्वारा 22 अगस्त, 1997 को आदेशित विशेष व्यवस्था की समीक्षा को अवश्य ध्यान में रखा जाए। इस स्थिति के अनुक्रम में, हम वीपीटी से पुनः सहमत हैं कि अपने प्रस्ताव के संदर्भ में अनुमोदित दर को इस प्रयोजन के लिए केवल एकसमान दर के रूप में ही रखा जाए और सामान्य प्रचालनों के लिए कोई पृथक विशिष्ट दर नहीं होनी चाहिए। अन्य शब्दों में, इसका अर्थ होगा कि वीपीटी के प्रस्ताव के संबंध में मामला सं. टीएएमपी/4/98-वीपीटी में पारित आदेश ईटीए के आवेदन के संबंध में हमारे द्वारा 22 अगस्त, 1997 को पारित आदेश का अधिक्रमण करेगा। तदनुसार, समग्र विचार-विमर्श के आधार पर, हमने निर्णय किया है कि संक्षेप में, शुष्क बल्क कार्गो के यानान्तरण प्रचालन के लिए मामला सं. टीएएमपी/4/98-वीपीटी में आज पृथक रूप से निर्धारित समेकित प्रभार हमारे 22 अगस्त, 1997 में निर्धारित समेकित प्रभार का स्थान ले लेगा।

6.2. भ्रांति अथवा अस्पष्टता की किसी गुंजाइश को दूर करने के लिए, वीपीटी के प्रस्ताव के संदर्भ में अनुमोदित एकसमान व्यवस्था को नीचे पुनः प्रस्तुत किया गया है :-

“यह प्राधिकरण वीपीटी के प्रस्ताव का निम्नलिखित रूप में अनुमोदन करता है :-

- (i) समेकित प्रभार बड़े (मदर) जलयान की प्रत्येक यात्रा पर वसूल किए जाएंगे, बशर्त कि जलयान 10,000 टन बर्थ दिवस निकासी दे।
 

(क)	3 लाख टन तक और सहित	-	8.50 लाख रुपए
(ख)	3 लाख टन से अधिक और	-	8.00 लाख रुपए
	5 लाख टन तक और सहित		
(ग)	5 लाख से अधिक और 8 लाख	-	7.50 लाख रुपए
	टन तक और सहित		
(घ)	8 लाख टन से अधिक		7.00 लाख रुपए
- (ii) प्रयोक्ता के कारण बड़े (मदर) जलयान के बेकार रहने पर सभी अवधियों के लिए प्रति आठ घंटे अथवा उसके किसी भाग के लिए अधिसूचित बर्थ किराया प्रभारों की सामान्य दर का तीन गुना वसूल किया जाएगा।
- (iii) यानान्तरित कार्गो की मात्रा और अन्य पत्तनों पर ले जाने (वीपीटी पर उतारे बिना) पर 6 रुपए प्रति टन का घाटशुल्क वसूल किया जाएगा।
- (iv) छोटे (डॉक्टर) जलयानों पर पत्तन देयताएं, पायलिटिज प्रभार, बर्थ किराया आदि सभी प्रभार दरों के मान के अनुसार वसूल किए जाएंगे।”

6.3. उपर्युक्त आदेश ईटीए (दुबई) के मामले सहित शुष्क बल्क कार्गो के यानान्तरण प्रचालन के सभी मामलों पर लागू होगा।

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****NOTIFICATION**

New Delhi, the 8th June, 2001

**No. TAMP/2/97-VPT.**—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby revises the consolidated charges and conditions for transshipment of dry bulk cargo prescribed for lightening operation carried out at the Visakhapatnam Port Trust by a floating crane operated by the ETA (Dubai), as in the Order appended hereto.

**SCHEDULE**

**Tariff Authority for Major Ports**  
**Case No. TAMP/2/97-VPT**

**ORDER**

(Passed on this 16th day of May 2001)

This Authority passed an Order on 22 August 97 prescribing a consolidated tariff for lightening operations carried out at the Visakhapatnam Port Trust (VPT) by a floating crane operated by the Emirates Trading Agency of Dubai (ETA (Dubai)).

2. In August 97 the VPT did not have a consolidated tariff for transshipment operations involving dry bulk cargo. That being so, the ETA (Dubai) had to make a special application for prescription of a specific tariff. Unfortunately, the VPT did not respond at all to the proceedings arising from the ETA case and did not give any inputs at all to help this Authority in deciding the case. But, since it was a case of introduction of a new facility involving an innovative approach to handling of cargoes, we were impelled to entertain the ETA application and get along with its disposal on our own.

3. In the absence of any inputs from the VPT, we accepted the ETA's suggestion that the model prescribed for transshipment of liquid bulk cargo could be adopted for transshipment of dry bulk cargo also. Since it was not possible at that stage to anticipate all the implications attendant to this new arrangement, however, we decided to review the position after six months to order appropriate changes that might be found necessary in the light of experience gained.

4. As it turned out, there were difficulties in the way of full deployment of the floating crane. Since the new arrangement given was thus not really put into operation, not much of experience could be gained to provide a basis for a review. In the event, validity of the original order dated 22 August 97 was maintained pending a review.

5. The situation has now altogether changed. The VPT has started taking interest in the innovative approach to handling of dry bulk cargo involving floating cranes. They are willing to extend the concept of 'prescription of a consolidated charge and conditions for transshipments operations' from liquid bulk cargo to dry bulk cargo also. They have, in fact, submitted a specific tariff proposal in this regard which has separately been considered and approved by this Authority. In this backdrop, there will be no justification any more for retaining a separate specific rate for the floating crane of the ETA (Dubai).

6.1. It is noteworthy that the VPT in reference has been made after consultation with the concerned port users with particular reference to the results of three or four trial runs of the ETA's floating crane. We are inclined to agree with the VPT that the processing of their proposal itself must be seen to be a review of the special arrangement ordered by this Authority on 22 August 97. Flowing from this position, we are further inclined to agree with the VPT that

the rate approved with reference to their proposal must be held to be the only common rate for the purpose; and, there shall not be any separate specific rates for individual operators. In other words, this will mean that the order passed in case No.TAMP/4/98-VPT in respect of the VPT proposal will supersede the order passed by us on 22 August 97 in respect of the ETA application. Accordingly based on the collective application of mind, we decide that, to be more precise, the consolidated charge prescribed in case No.TAMP/4/98-VPT separately today for transshipment operation of dry bulk cargo will replace the consolidated charge prescribed in our order dated 22 August 97.

6.2. In order to remove any scope for confusion or ambiguity, the common arrangement approved with reference to the VPT proposal is reproduced below:

"This Authority approves the proposal of the VPT as detailed below:

- (i). Consolidated charges shall be levied on each call of a mother vessel subject to the condition that the vessel shall give 10,000 tonnes berth day output:
  - (a). Upto and inclusive of 3 lakhs tonnes - Rs. 8.50 lakhs
  - (b). Over 3 lakhs tonnes and upto and inclusive of 5 lakhs tonnes - Rs. 8.00 lakhs
  - (c). Over 5 lakhs tonnes and upto inclusive of 8 lakhs tonnes - Rs. 7.50 lakhs
  - (d). Over 8 lakhs tonnes - Rs. 7.00 lakhs
- (ii). Three times the normal rate of notified berth hire charges per eight hours or part thereof shall be levied for all periods the mother vessel remains idle for reasons attributable to the user.
- (iii). A wharfage of Rs. 6/- per tonne shall be levied on the quantity of transhipped cargo and carried to other Ports (without discharge at the VPT).
- (iv). All charges such as port dues, pilotage, berth hire, etc., shall be levied on daughter vessels in accordance with the Scales of Rates."

6.3. The order quoted above will be applicable to all cases of transshipment operation of dry bulk cargo including the case of the ETA (Dubai).

S. SATHYAM, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2001/Exty.]